

**Paysage et projets urbains**

Jacques Teller, Chargé de recherches au LEMA ULg.

**Introduction**

L'analyse paysagère est une discipline urbaine relativement jeune, qui s'est développée en raison de l'écart important qui s'était petit à petit creusé entre architectes et ingénieurs d'une part, responsables de la production urbaine, et d'autre part les urbanistes au sens large, responsables de la planification à plus long terme. Cet écart créa ce que d'aucuns ont appelé le "grand alibi" à savoir que chacun de ces deux groupes considérait l'autre comme le principal responsable du déclin de la qualité urbaine. Les conséquences négatives de cette attitude sont aujourd'hui bien connues. Comme l'architecture avait abandonné les règles élémentaires traditionnelles qui permettaient aux bâtiments de différents auteurs de former des espaces cohérents, les nouvelles zones urbaines déclinèrent en agrégats de bâtiments disparates. Dans le même temps, la planification se désintéressait des aspects physiques, sensibles, du territoire pour un monde abstrait, fonctionnel, fort éloigné de l'expérience concrète des lieux urbains.

Face à ce divorce, les travaux d'auteurs tels que Gordon Cullen en Grande-Bretagne ou de Philippe Panerai en France ont permis de réintroduire la dimension sensible de la ville dans le champ des préoccupations urbaines. Centrées sur la dynamique de l'expérience urbaine, ces approches pionnières ont ouvert la porte à de nouveaux développements scientifiques que l'on rassemble d'ordinaire sous le vocable d'analyse morphologique. Nous ne reviendrons pas sur les différentes techniques élaborées dans ce cadre, mais nous nous attarderons plutôt sur les principaux défis auxquels est aujourd'hui confronté ce courant de recherche.

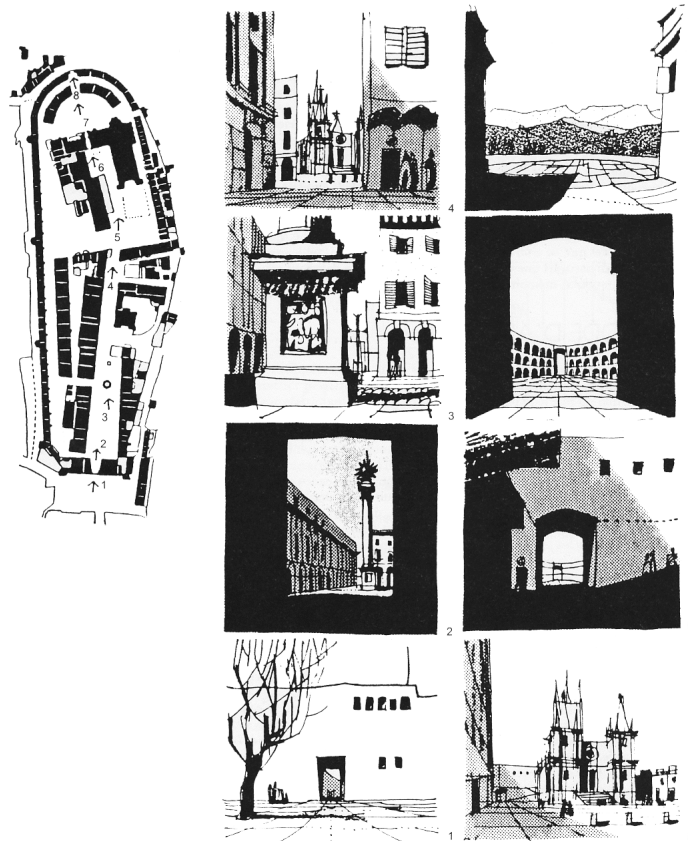
Ces défis portent essentiellement sur trois thèmes étroitement liés, à savoir l'échelle à prendre en considération dans le cadre de la gestion du paysage urbain, l'importance croissante des réseaux dans la perception d'un site urbain et, enfin, l'émergence d'une qualité paysagère spécifique aux périphéries de ville. Nous insisterons tout particulièrement sur l'opérationnalisation des résultats de ces réflexions, ce qui nous amènera à aborder la question du rapport entre projet et paysage ainsi que l'importance d'une régulation soucieuse de l'évolution temporelle des paysages urbains.

**L'échelle d'analyse : de l'espace rue à la silhouette urbaine**

L'espace rue, les places, les parvis ont longtemps constitué le champ d'intérêt privilégié de l'analyse paysagère en milieu urbain. Cette échelle d'analyse a permis de développer des approches centrées sur la dynamique de la perception.

Cette dynamique est en effet un des traits déterminants de notre expérience sensorielle de la ville. On sait en effet que le paysage urbain traditionnel se caractérise par des vues assez courtes, structurées par des plans de vision rapprochés et des variations assez rapides dans le champ de perception de l'observateur. Il s'agit là de deux différences assez notables par rapport aux paysages ouverts, ruraux, qui vont justifier le développement d'une réflexion autonome dans ce champ d'analyse.

Différentes approches ont été proposées pour étudier les séquences visuelles le long de parcours en ville. Leur point commun est de considérer la perception visuelle du milieu urbain comme une expérience dynamique. Il serait en effet naïf de croire que le promeneur qui parcourt une ville n'a ni mémoire de ce qu'il vient de voir, ni imagination de ce qu'il croit avoir à découvrir. L'appréhension du paysage urbain se définit dès lors par ce qui a été vu et ce qui va être vu, autant que par ce qui est vu à partir d'un point donné.



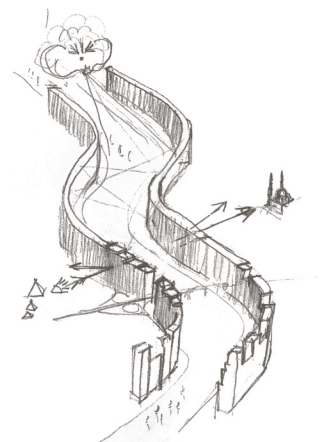
Les séquences visuelles d'un cheminement dans la ville de San Martino al Cimino d'après Gordon Cullen

Au-delà de cet intérêt en termes de perception visuelle, une deuxième raison de se concentrer sur ce type d'échelle tenait à des raisons davantage opérationnelles ou historiques. Elle marquait une forme de repli des architectes et des urbanistes sur des échelles plus modestes, en raison de la condamnation alors unanime du mouvement moderne en architecture et de la réflexion sur la ville en tant qu'objet

formel que ce mouvement avait défendu. C'est dès lors à l'échelle de l'habitat et du quartier que les experts intéressés par la forme de la ville devaient désormais envisager leur contribution.

On constate aujourd'hui un regain d'intérêt assez manifeste pour la forme de la ville conçue dans son ensemble. Ce mouvement peut s'expliquer par différentes raisons.

D'abord, la place prise par le patrimoine dans nos sociétés a progressivement amené à considérer la silhouette de l'ensemble de certaines villes comme un témoignage du passé à conserver comme tel. Pour Pagès<sup>1</sup>, « *la silhouette d'une ville ne constitue pas simplement une image très forte qui s'imprime dans notre mémoire. Elle exprime beaucoup plus qu'une impression visuelle immédiate et caractéristique. Elle indique la manière unique dont chaque agglomération s'est structurée dans l'espace, en utilisant et en façonnant les éléments constitutifs d'un site à chaque fois différent.* » A titre d'exemple, on peut citer les silhouettes remarquables de villes telles que Prague et sa cathédrale, Lisbonne et le château ou encore la célèbre vue sur Rio de Janeiro. Signalons également que des petites villes peuvent également être caractérisées par une silhouette remarquable. Au-delà de l'intérêt esthétique ou symbolique que ces silhouettes nous inspirent, on peut s'interroger sur leurs modes de production, de conservation ou de reproduction. La situation du Caire est à ce titre assez emblématique, en raison de l'effacement progressif de sa silhouette en raison de la construction d'édifices de grande hauteur tout le long des berges du Nil. Les vues vers le plateau des pyramides et la citadelle se trouvent de ce fait annulées. Situation qui n'est pas sans rappeler, toutes proportions gardées bien entendu, celle de certaines villes wallonnes...



---

<sup>1</sup> Pagès J.L., Silhouette urbaine : l'exemple du Caire, éd. Spéciale de l'IAURIF, Paris, 1994.

## Analyse de la silhouette du Caire par Pagès.

Il n'est dès lors pas étonnant que la plupart des silhouettes urbaines remarquables fassent aujourd'hui l'objet de mesures de protection assez strictes. Ainsi le « vellum » parisien, à savoir le tapis continu de toitures qui couvre la ville, est considéré comme patrimoine à part entière. Ce vellum joue un rôle d'arrière plan visuel, valorisant les quelques éléments qui s'en détachent (tour Eiffel, Sacré-Cœur, Invalides). Il est protégé depuis la fin des années 70 par un Plan d'Occupation des Sols qui s'inspire des divers règlements ayant gouverné la production urbaine aux différentes époques d'évolution de la ville. Le règlement adopte des mesures spécifiques pour chaque rue de Paris, dispositions qui renvoient au règlement qui a présidé à la formation de cette rue. Ce dispositif est complété par un système assez complexe de fuseaux de protection des vues vers les principaux monuments de la ville. On distingue deux types de fuseaux de protection : les fuseaux destinés à préserver des perspectives limitées dans l'espace, à partir de points de vues situés au sol de la ville (échappées sur une rue, partie visible d'un monument exceptionnel) et les fuseaux délimités par des cônes qui portent eux sur des vues plus étendues, de points situés en hauteur

En bref, il n'est presque plus possible à Paris de sortir des gabarits existants, sauf dans les quelques zones qui font l'objet de projets de réaménagement en profondeur. On pense par exemple au quartier de la Défense ou aux bords de Seine dans la zone de Bercy. Ceci peut paraître assez paradoxal lorsque l'on connaît l'histoire de la réglementation urbaine à Paris. L'évolution continue du règlement depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle n'a-t-elle pas été prise comme argument pour figer la situation dans l'état actuel ? Est-il encore possible de construire des tours de logement pour les classes moins favorisées à Paris comme le suggérait le Maire de la ville il y a quelques mois ?

Au-delà de l'intérêt patrimonial, une deuxième motivation de l'intérêt pour la forme de la ville dans son ensemble, pour sa silhouette, tient sans doute au développement d'une forme de marketing urbain qui s'attache à la valorisation de points de vue remarquables sur un site dans l'optique d'un développement du tourisme. Nombre de villes américaines, comme la ville de San Francisco, valorisent leur skyline comme une attraction touristique à part entière. C'est que à l'heure où la globalisation induit une standardisation progressive des formes urbaines et des modes d'habitat, le profil d'une ville, sa silhouette, peuvent redevenir un argument essentiel pour affirmer sa différence et se forger une image forte et emblématique.

La cohérence externe de la forme urbaine, sa silhouette, sa relation au site, est un thème qui mobilise de plus en plus d'attention. En Région Wallonne, la silhouette d'une ville telle que Mons est assez emblématique, avec ses éléments

remarquables tels que le beffroi ainsi que le tissu urbain, se profilant très nettement sur un horizon assez dégagé. Mais on peut également s'interroger sur la situation de sites plus encaissés tels que la ville de Liège ou de Namur qui, s'ils ne présentent pas toujours une silhouette remarquable perceptible d'un point de vue extérieur à la ville, n'en présentent pas moins des fragments de silhouettes externes tout à fait intéressants, tels que le Grognon à Namur ou la colline de Cointe à Liège.

## **L'émergence des réseaux paysagers en ville**

La dynamique de la perception, mise en évidence dans le cadre de l'analyse de la cohérence interne de la ville, ne gagnerait-elle pas à être transposée au domaine de sa cohérence externe ? Sans cela le risque est assez grand de ne voir protégés que quelques points de vue dits remarquables, dans une approche pittoresque et parfois mal adaptée à la réalité actuelle.

C'est d'autant plus vrai que les grands réseaux urbains prennent aujourd'hui une importance considérable dans la perception de la ville. Que l'on pense par exemple à l'impact de la liaison E40-E25 sur la perception de la colline de Cointe dont nous venons de parler, et au rôle de la passerelle de Calatrava et de la future gare TGV dans cette silhouette en profonde mutation. Nous avons aussi étudié la perception de la cohérence urbaine de la ville de Liège, telle qu'elle peut se percevoir à partir du tracé du Ravel qui longe le bord de la Meuse. Ce travail mené sur base d'entretiens auprès d'experts ainsi que d'un parcours commenté en compagnie d'un photographe a permis de mettre en évidence le rôle de la dynamique dans la perception de la forme de la ville dans son ensemble.

Mises à part quelques contributions d'auteurs américains, l'importance des grands réseaux a été considérablement sous-estimée dans les travaux de recherche relatifs au paysage urbain. C'est tout particulièrement le cas des espaces verts, largement ignorés par les tenants de l'analyse pittoresque, plutôt centrée sur le bâti, alors que ces espaces verts jouent aujourd'hui une importance considérable dans la perception que nous avons de la ville. A Rome, le tracé des anciens remparts d'une longueur de 19 kilomètres fait l'objet d'un traitement sous forme de parc linéaire intégré. Cette structure mixte, patrimoniale et végétale, sert aujourd'hui de fil conducteur dans le cadre de l'aménagement de grands projets urbains qui concernent à la fois le centre et la périphérie de la ville. Plus près de chez nous, et pour sortir un peu de la ville de Liège, on peut citer à titre d'exemple la démarche entreprise par la Région Bruxelloise de mise en réseau d'espaces verts, au travers de la réappropriation végétale de zones urbaines résiduelles et d'aménagement de parcs urbains. Cette mise en réseau a permis de maximiser les ressources disponibles et de fortement dilater la perception que l'on peut en avoir. Elle conduit à une nouvelle lecture de la ville, relativement indépendante de la lecture

que l'on peut en avoir depuis les grands axes de circulation. Ce type de réseau d'espaces verts réintroduit en outre une continuité sensorielle, une sorte de fluidité, entre des tissus urbains ségrégés par des infrastructures envahissantes, des ruptures d'échelle trop marquées ou simplement par les traces persistantes du passé comme dans le cas de la place Saint-Léonard à Liège avant sa rénovation.

Là aussi on peut envisager de nouvelles questions pour la recherche en matière de paysage urbain. On peut ainsi s'interroger sur les phénomènes d'appropriation de tels réseaux paysagers par différents groupes sociaux, issus de fragments urbains jusque-là nettement dissociés. La forme urbaine, on le sait aujourd'hui, ne suffit jamais à elle seule à créer du lien social, ni même à le défaire d'ailleurs. Reste que si l'on reconnaît à l'espace public un rôle de théâtralisation de la vie en société, il serait logique de s'intéresser à ces lieux de coprésence que sont certains réseaux d'espace verts urbains et d'analyser la perception et les représentations auxquelles elle donne lieu auprès de ses différents usagers, en se basant par exemple sur des cartes cognitives. On peut en outre s'interroger sur l'influence de telles infrastructures paysagères sur la qualité de vie urbaine, sachant qu'elles sont souvent présentées par les villes comme une forme de réponse au phénomène d'exode urbain.

### **La requalification paysagère des espaces péri-urbains**

Ceci nous amène à considérer le sort fait aux périphéries de ville dans le cadre de l'analyse du paysage urbain. Celles-ci ont longtemps été les mal-aimées des analystes et des experts qui leur préféraient les centres historiques jugés plus riches en termes paysagers. Longtemps on a pu dire que les périphéries de ville étaient ces espaces dans lesquels on construisait le plus, et ... dans la plus grande indifférence. On constate aujourd'hui un intérêt grandissant pour les « nouveaux paysages » des périphéries. Ce revirement tient essentiellement à deux motifs.

D'abord, parce qu'il y a encore là des paysages réellement menacés par l'urbanisation. Alors que le paysage des centres historiques a tendance à se fossiliser, les développements à la frange des grandes agglomérations pèsent de manière de plus en plus intense sur les paysages des noyaux urbains périphériques et ce sur des distances de plus en plus grandes. C'est le cas de Chartres par exemple, dont la vitalité actuelle est fortement liée au développement économique de la région parisienne. La contrepartie est que ses paysages sont menacés par la croissance de cette agglomération et par l'afflux de population en provenance de la métropole sous l'effet des contraintes du schéma directeur de l'Île de France. La situation du brabant wallon est assez exemplaire de ce type de phénomène en Région Wallonne.

Le traitement de fragments de paysage rural, intégrés, voire englués dans des conurbations de plus en plus tentaculaires ne devrait-il pas donner lieu à une réflexion spécifique ? Il ne s'agit plus à proprement parler de paysages ruraux, en raison de leur caractère fragmentaire et exigu, mais ce ne sont pas vraiment des paysages urbains à proprement parler. Ces paysages sont particulièrement menacés en raison de leur caractère marginal. Rares sont ceux en effet qui n'ont pas fait l'objet de l'une ou l'autre « agression visuelle ». Reste que ces paysages marginaux sont bien souvent les ultimes témoins d'une histoire particulière, qu'il serait intéressant de valoriser par un traitement adéquat, au titre de la protection de la diversité des paysages.

Dans le même temps, c'est à la frange des villes que l'on observe les mutations les plus rapides et les plus profondes en termes paysagers. Et certains n'hésitent pas à considérer que la ville se construit aujourd'hui avec les matériaux de la périphérie, qui jouerait un rôle de véritable réservoir d'innovation, en matière sociale, économique, mais aussi formelle. Ainsi, la banlieue est un milieu urbain à paysage « lent », où les vues sont traditionnellement plus longues et les plans de récession plus distants. La structuration de ces espaces ne peut reposer sur le seul traitement du bâti, d'ordinaire fort dilué. Il est donc essentiel de recourir à des éléments dits secondaires, tels que le végétal, le mobilier urbain ou la voirie, pour donner une forme à l'espace. On en arrive dès lors à la constitution de paysages urbains quasi autonomes du bâti.

Une citation d'Alexandre Chemetov<sup>2</sup> met clairement en évidence l'importance des réseaux dans la structuration de ces paysages urbains contemporains. *« Comment fabriquer de la ville à très faible densité ? La banlieue se tisse autour de programmes qui produisent le plus souvent de la discontinuité, du vide. Façonner des parcours, ordonner des systèmes de vues, faire émerger des situations « en ville » passant par la continuité : celle des tracés, des points de vue, des passages. La réglementation de l'ingénierie distingue deux domaines : les bâtiments et les infrastructures, les uns mériteraient des projets, les autres pas. L'infrastructure est pourtant le premier équipement de la ville capable de lier et d'ordonner. »*

### **L'incidence du tourisme que le paysage des centres historiques**

Enfin, nous souhaitons conclure cet exposé en revenant brièvement sur la situation des centres historiques qui, comme nous l'avons signalé en introduction, a amorcé la réflexion en matière de paysage urbain dans les années 60. On sait que l'intérêt pour le paysage au sens large s'est fortement développé au XIX<sup>ème</sup> siècle auprès des classes urbaines, bourgeoises, qui y voyaient une forme d'exutoire à leur

---

<sup>2</sup> Chemetoff A. (1996), « Des paysages. Douze thèmes illustrés par douze projets », *l'architecture d'aujourd'hui*, n° 303.

expérience quotidienne de la ville. Le paysage est alors apparu comme une forme de nature très largement domestiquée et bien souvent inventée de toute pièce pour répondre aux attentes de ce public. Aujourd'hui que la majorité de la population vit à la périphérie des villes, on peut se demander si le paysage des centres historiques n'est pas en passe de prendre la place des paysages ruraux du XIXème. La ville dense, historique, n'est-elle pas pour beaucoup de nos contemporains tout aussi exotique que les paysages de campagnes ne l'étaient pour les citadins du XIXème siècle ? Le risque serait alors grand de chercher à reconstruire une ville idéalisée en raison des attentes de ces nouveaux consommateurs de paysages que sont les touristes urbains. On est donc amené à penser que si la réflexion relative au paysage urbain s'est développée en réaction aux excès du développement, le problème pourrait bien se poser dans un tout autre sens dans les années à venir, en raison de la mise sous cloche de la ville, du pastiche et du faux vieux, qui caractérisent déjà un certain nombre de villes très touristiques.

En conclusion, la question qui se pose aujourd'hui consiste donc bien à renouer ces éléments souvent opposés que sont le paysage et le projet urbains. Les trois grands défis que nous avons évoqués ici, à savoir la modification de l'échelle d'analyse du paysage urbain, l'importance croissante des réseaux et le dynamisme des paysages périphériques, devraient guider la réflexion paysagère, autant dans les périphéries des villes que dans les centres historiques.